

都市圏における高齢者の交通特性

広島大学大学院国際協力研究科 正会員 杉恵頼寧
 広島大学大学院国際協力研究科 学生員 ○石倉麻志

1. はじめに

現在、我が国は急速に高齢化社会に移行しており、1990年に65歳以上の高齢者人口は、全人口の11.9%まで増加している。また、2000年には16.3%、2020年には23.6%にまで増加するとされている。高齢化社会を迎えるにあたって、高齢者の捉え方と今後について明確にし、早急な対応が必要である。そのためには、高齢者の交通特性を把握しなければならない。しかし、高齢者に関する調査、研究は遅れており、高齢者に関するデータが不足している。本研究では、広島都市圏を例にとり、都市圏における高齢者の交通特性を既存のデータから把握し、高齢者の交通特性を明らかにし、基礎資料を作成することを目的とする。

2. 使用データの概要

本研究は、広島都市圏で昭和42年に行われた第1回パーソントリップ調査（以下PT）とその20年後に行われた昭和62年の第2回PT調査に昭和53年に行われたミニPT調査を加えた3時点でのデータを用いた。交通量調査のデータであるため高齢者のサンプルが少なく、交通特性を把握する際注意が必要である。

3. 交通特性

高齢者の交通特性を明らかにするために65歳未満の人と比較しながら、時点間で比較し変化傾向を把握するとともに昭和62年時の高齢者の年代の変化傾向を把握する。図-1(a)、(b)に高齢者と65歳未満の代表交通手段分担率を示す。高齢者と65歳未満との間に、昭和42年、53年に差がある自動車の分担率が昭和62年にはほぼ同じ値となるまで増加している。また、自動車の分担率が増加したのに対し、路面電車・国鉄・バスの公共交通機関の分担率が低下している。図-1(c)に昭和62年で65歳以上85歳未満である年代について示す。図-1(a)と比較すると、高齢者の代表交通手段分担率の変化傾向と図-1(c)の加齢過程における代表交通手段分担率の変化傾向がほぼ同じである。

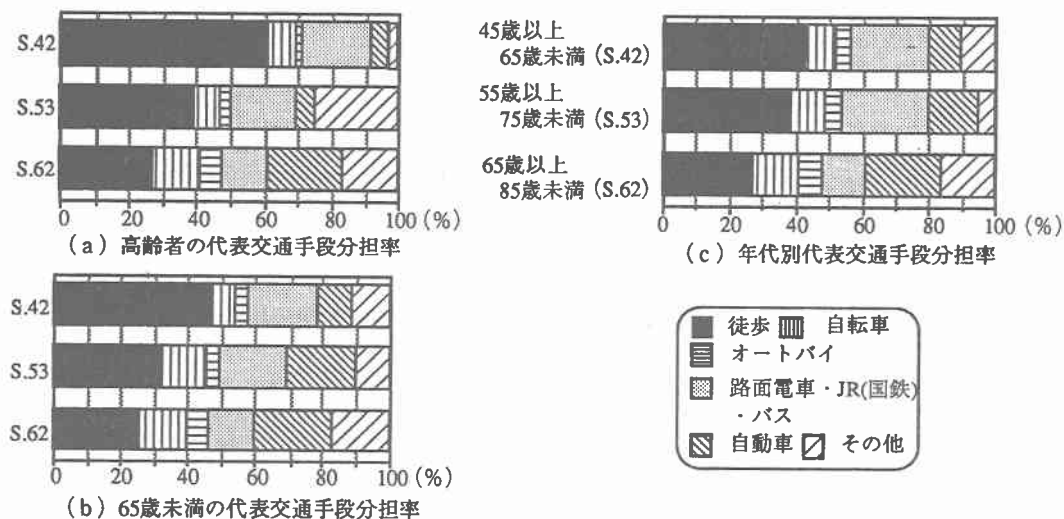


図-1 代表交通手段分担率

代表交通手段の分担率が増加傾向にある自動車について図-2に示す。運転した人の増加傾向は高齢者と65歳未満とも同じように増加してきているが、免許保有率で大きな違いが生じている。また、図-1(a)で示した高齢者の自動車の分担率と図-2で示した運転した人の割合との差がしだいに広がってきており、自分で運転するのではなく誰かに乗せてもらうといった利用形態が増加していると考えられる。

図-2で示した運転した人、免許保有率とも高齢者においては増加しているが、図-3に示した昭和62年で65歳以上85歳未満の年代の運転した人と免許保有率については、年齢が高くなるにつれて低くなっている。

図-4に代表交通手段別のトリップ時間を示す。トリップ時間とは1トリップ当たりの所要時間のことである。全体的に同じ手段を選択した場合の高齢者と65歳未満の間に差は無い。しかし、所要時間が同じであっても、図-1の代表交通手段分担率から分かるように、路面電車・バス・JR(国鉄)や自動車など移動距離が長いと考えられる手段の分担率が高齢者の方が低く、移動距離に差があると考えられる。

図-5にトリップ時間帯分布を示す。全目的では、9時から12時の時間帯で高齢者が65歳未満を大きく上回っており、6時から9時の時間帯で大きく下回っている。しかし、私用目的に限定すると全目的で大きく下回っている6時から9時の時間帯で大きく上回っている。また、65歳未満に比べると低い値であるが、高齢者の15時以降の時間帯でのトリップ割合が大きくなっており、目的の違いによる交通特性の違いがあると考えられる。

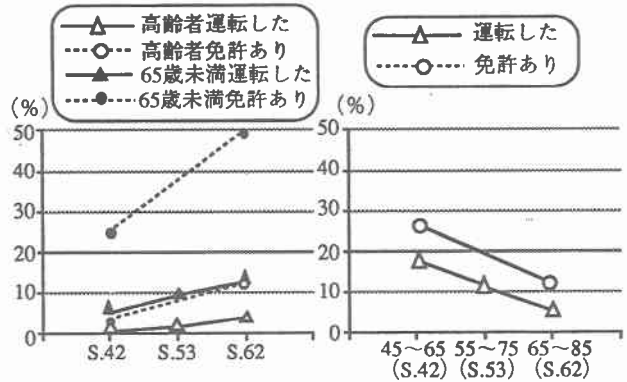


図-2 自動車利用

図-3 年代別自動車利用

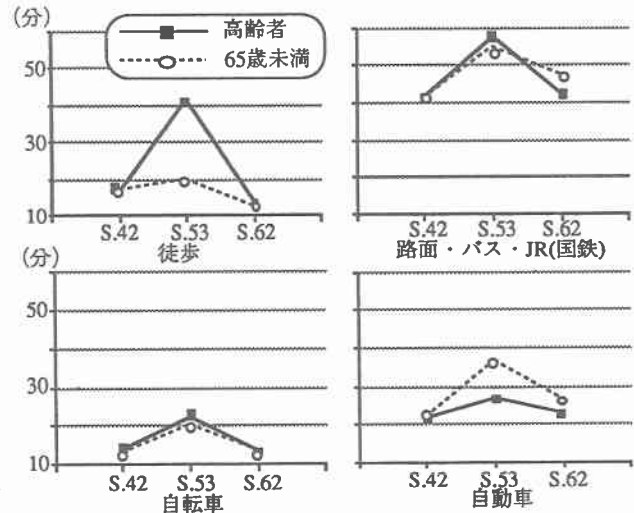


図-4 代表交通手段別トリップ時間

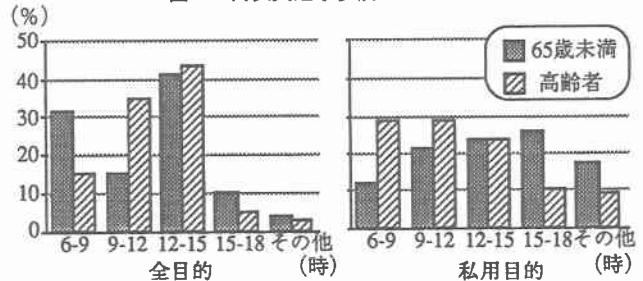


図-5 トリップ時間帯分布 (S.62)

4. まとめ

ある時点での高齢者と何時点か後の高齢者との交通特性は明らかに違いが生じてくる。そのため、高齢者という枠での変化を考えるのではなく、ある年代が高齢者になる過程における交通特性の変化傾向も考えていく必要がある。今後、高齢者を考慮に入れた交通計画を行っていくには、さらに交通特性の定量的なデータを蓄積し、変化傾向あるいはその要因を明らかにしていく必要がある。